തുടങ്ങിയവ വികസിപ്പിച്ചെടുക്കുന്നതിന് കാംകോ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. അതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരികയാണ്.

ശ്രീ. എ. കണാരൻ : സർ, അങ്ങയുടെ പ്രസ്താവന അനുസരിച്ച് കേരളത്തിലാകെ ഒരു കൊല്ലം കൊണ്ട് കൊയ്ത്ത് മെതിയന്ത്രം വ്യാപകമാക്കിയാൽ പത്ത് ലക്ഷത്തോളം വരുന്ന കർഷകരെ ജോലിയിൽ നിന്നും പറിച്ചെറിയപ്പെടുന്ന അവസ്ഥ വന്നു ചേരും. കൃഷിപ്പണിക്ക് ആളെ കിട്ടുന്നില്ല എന്നുള്ള അവസ്ഥ ഉണ്ടായിട്ടുള്ളതായും അങ്ങ് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതിനും വ്യവസ്ഥയുണ്ടാകണം. കുട്ടനാട്ടിൽ ഇപ്പോൾ ഒരു വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. ട്രാക്ടറോ കൊയ്ത്തു മെതിയന്ത്രമോ ഉപയോഗിക്കുമ്പോൾ യന്ത്രംകൊണ്ട് ഉണ്ടാകുന്ന ലാഭം പണിയെടുത്ത ആളുകൾക്ക് കിട്ടത്തക്ക സംവിധാനമുണ്ട്. അതുപോലെ യന്ത്രം ഉപയോഗിക്കുമ്പോൾ ഇതിന്റെ ആനുകൂല്യം ബന്ധപ്പെട്ട കൃഷിക്കാർക്ക് കിട്ടാനുള്ള സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കേണ്ടിവരും. അതുപോലെ നെൽക്കൃഷി ഏജൻസി മലബാർ ഭാഗത്തും കോഴിക്കോട് ഭാഗത്തും വേണ്ടേ?

ശ്രീ. കൃഷ്ണൻ കണിയാംപറമ്പിൽ : നെൽക്കൃഷി മേഖലയിൽ യന്ത്രവൽക്കരണം വേണ്ടിവരുന്നത് ആ മേഖലയിൽ ആവശ്യത്തിന് കർഷകത്തൊഴിലാളികളുടെ ലഭ്യതയില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ്. നെൽക്കൃഷി മേഖലയിൽ ജോലി ചെയ്യാൻ തയ്യാറായി മുന്നോട്ടുവരുന്ന മുഴുവൻ കർഷകത്തൊഴിലാളികൾക്കും തൊഴിൽ നൽകിക്കൊണ്ടുതന്നെയാണ് യന്ത്രവൽക്കരണം നടപ്പിലാക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് : ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞു നെൽക്കൃഷി മേഖലയിൽ യന്ത്രവൽക്കരണം വേണ്ടിവരുന്നത് ആ മേഖലയിൽ ആവശ്യത്തിന് തൊഴിലാളികളെ ലഭ്യമല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണെന്ന്. അപ്പോൾ തൊഴിലാളികൾ ലഭ്യമായ സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇത് നടപ്പിലാക്കുകയില്ലെന്നതാണോ ഗവൺമെന്റിന്റെ നയം? അതാണ് ഒരു കാര്യം. രണ്ടാമത്തെ കാര്യം, കാർഷിക മേഖലയിൽ ഇന്ന് കൃഷി വളരെ നഷ്ടമായതുകൊണ്ടാണ് കൃഷി ചെയ്യാത്തത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കണാരൻ പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. കാരണം ഇതിന്റെ ഗുണം തൊഴിലാളിക്ക് ലഭിക്കണം. നഷ്ടമുള്ളതുകൊണ്ടാണ് യന്ത്രവൽക്കരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ആ തൊഴിലാളിക്ക് പ്രത്യേകമായി ഇതിനുള്ള വേതനവും സൗകര്യവും കിട്ടാൻ ഗവൺമെന്റ് ഒരു സ്കീമുണ്ടാക്കാൻ തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. കൃഷ്ണൻ കണിയാംപറമ്പിൽ : ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ ചോദ്യം നല്ലതാണ്. അങ്ങനെ മുഴുവൻ കർഷകത്തൊഴിലാളികളുടെയും അവരുടെ വേതനവും പരിരക്ഷയുമൊക്കെ 100 ശതമാനം കൃഷിവകുപ്പിനോ ഗവൺമെന്റിനോ ഏറ്റെടുക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് ഉൽപ്പാദനച്ചെലവ് പരമാവധി കുറയ്ക്കുകയെന്നുള്ളതാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ ഉദ്ദേശം. രണ്ടാമത്തെ കാര്യം, തൊഴിൽ ചെയ്യാൻ തയ്യാറുള്ള കർഷകത്തൊഴിലാളിയുടെ തൊഴിൽ സംരക്ഷിക്കുകയെന്നതാണ്. ഇത് രണ്ടും ബന്ധപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള ഒരു യന്ത്രവൽക്കരണത്തെക്കുറിച്ചാണ് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുന്നത്.

മി. സ്പീക്കർ : ചോദ്യം 62

2 (*62) ബസ്ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവ്

ശ്രീ. സി.എഫ്. തോമസ് :

ശ്രീ. കെ.എം. മാണി :

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. മാമ്മൻ മത്തായി :

ശ്രീ. എം.കെ. മുനീർ :

ശ്രീ. പി.കെ.കെ. ബാവ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വനവും ഗതാഗതവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് ബസ്ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ; വിശദാംശങ്ങൾ അറിയിക്കുമോ;

(ബി) ഇതു സംബന്ധിച്ച് ഏതെങ്കിലും കോടതി നിർദ്ദേശം സർക്കാരിന് ലഭിക്കുകയുണ്ടായോ;

(സി) എങ്കിൽ വിശദാംശങ്ങൾ അറിയിക്കുമോ;

(ഡി) ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം എത്ര പ്രാവശ്യം ബസ്ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട് എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ഇ) ബസ്ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഏതെങ്കിലും നടപടികൾക്ക് സർക്കാർ തുടക്കം കുറിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

വനവും ഗതാഗതവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ)

(എ)(ബി)&(സി) ബസ് ചാർജ്ജ് ഭേദഗതി ചെയ്യുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിഗണനയിലുണ്ട്. ഈ കാര്യത്തിൽ നിലവിലുള്ള ചട്ടങ്ങളനുസരിച്ച് വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിക്കാൻ 8.6.99-ൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട കോടതി ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ഡി) ഒരു പ്രാവശ്യം.

(ഇ) ഇതുസംബന്ധിച്ച് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു.

ശ്രീ. സി.എഫ്. തോമസ് : ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധന എന്നു മുതൽ നടപ്പിലാക്കാനാണ് ഇപ്പോൾ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : അത് ഇപ്പോൾ പറയാൻ കഴിയുകയില്ല. അത് സജീവമായി പരിഗണിച്ചുവരുന്നു.

ശ്രീ. സി.എഫ്. തോമസ് : ഇതു സംബന്ധിച്ച് നടപടികളെടുക്കുന്നുവെന്ന് പറഞ്ഞു. എന്ത് നടപടികളാണ് ഇപ്പോൾ പുരോഗമിച്ചുവരുന്നത്. ആരുടെ നേതൃത്വത്തിലാണ്? ആ നടപടികൾ എത്രത്തോളമായി? അത് എന്നത്തേയ്ക്ക് പൂർത്തീകരിക്കാമെന്ന് ഗവൺമെന്റിന് ഉദ്ദേശമുണ്ടോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : അതുസംബന്ധിച്ച കാര്യങ്ങൾ മന്ത്രിസഭ സജീവമായി പരിഗണിച്ചുവരികയാണ്.

ശ്രീ. കെ.എം. മാണി : ഇവിടെ രണ്ട് പ്രശ്നങ്ങളാണ് നമുക്ക് പരിശോധിക്കാനുള്ളത്. ഒന്ന്, ചാർജ്ജ് വർദ്ധനയിൽ യാത്രക്കാരുടെ ക്ലേശം. രണ്ട്, ബസ് ഉടമകളുടെ ആവശ്യം. ഇത് പരിശോധിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കാലാകാലങ്ങളിൽ നമുക്കൊരു സ്ഥിരം സംവിധാനമുണ്ടാക്കുന്നതിനെപ്പറ്റി പറയുകയാണെങ്കിൽ പൂനയിൽ സെൻട്രൽ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് എന്നുള്ള ഒരു ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് പ്രവർത്തിക്കുന്നു. അതുപോലെ ഡൽഹിയിൽ അസോസിയേഷൻ ഓഫ് റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് അണ്ടർടേക്കിംഗ് ഒരു സ്ഥിരം സംവിധാനമാണ്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ സ്ഥാപനമാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം രണ്ട് പ്രശ്നങ്ങളും സമ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തുലിതമായി പരിശോധിച്ച് കൃത്യമായി തീരുമാനങ്ങളെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഒരു സ്ഥിരം സംവിധാനമേർപ്പെടുത്താൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : സ്ഥിരം സംവിധാനമേർപ്പെടുത്തണമെന്ന് നിർദ്ദേശമുണ്ട്. അപ്പോൾ അതിനെക്കുറിച്ച് വ്യത്യസ്തമായ അഭിപ്രായവുമുണ്ട്. സ്ഥിരം സംവിധാനമേർപ്പെടുത്തി കാലാകാലങ്ങളിൽ ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചുകൊള്ളണമെന്നുള്ള കാര്യം അംഗീകരിക്കുന്നതാണെന്നുള്ള ഒരു അഭിപ്രായവ്യത്യാസവും ഈ കാര്യത്തിലുണ്ട്. അതിനെക്കുറിച്ച് അവസാന തീരുമാനമെടുത്തിട്ടില്ല.

ശ്രീ. കെ.എം. മാണി : ഞാൻ പറഞ്ഞത് കാലാകാലങ്ങളിൽ ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നല്ല. ശാസ്ത്രീയമായ പഠനം നടത്തി ആവശ്യമായ തീരുമാനമെടുക്കണമെന്നാണ്. എന്റെ രണ്ടാമത്തെ ചോദ്യം, പാലായിലെ ഒരു കൺസ്യൂമർ അസോസിയേഷൻ ഹൈക്കോടതിയിൽ ഫയൽ ചെയ്ത ഒരു കേസിൽ ഹൈക്കോടതി പറഞ്ഞത് മോട്ടോർ വാഹന ചട്ടം 188(എ) അനുസരിച്ചുള്ള റിട്ടേൺ, ബസ് ഉടമ സമർപ്പിക്കുന്ന റിട്ടേൺ പരിശോധിച്ചുകൊണ്ടായിരിക്കണം ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവെന്നുള്ളതാണ്. അങ്ങനെ അവർ സമർപ്പിക്കുന്ന റിട്ടേൺ എല്ലാം ശരിയായിരിക്കണമെന്നില്ല. ആ റിട്ടേണിന്റെ നിജസ്ഥിതി പരിശോധിക്കുന്നതിന് എന്തെങ്കിലും സംവിധാനം ഗവൺമെന്റിനുണ്ടോ? അതുകൂടി പരിശോധിച്ചിട്ടാണോ ബസ്ചാർജ്ജ് വർദ്ധനയെക്കുറിച്ച് തീരുമാനമെടുക്കുന്നത്?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : ബസുടമകൾ എല്ലാവരും കൃത്യമായി റിട്ടേണുകൾ സമർപ്പിക്കുന്നില്ല. സമർപ്പിക്കുന്ന റിട്ടേണുകൾതന്നെ പലപ്പോഴും വസ്തുതകൾക്ക് നിരക്കാത്തതാണ്. ഇതിനെ രണ്ടിനേയും ആസ്പദമാക്കിയെടുത്താൽ ഈ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. ഈ കാര്യങ്ങൾ ഹൈക്കോടതിയുടെ ശ്രദ്ധയിലും ഗവൺമെന്റ് പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. എം.കെ. മുനീർ : ദക്ഷിണേൻഡ്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഏറ്റവും വലിയ ബസ് ചാർജ്ജുള്ളത് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്താണെന്നറിയുന്നു. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷംതന്നെ രണ്ടാമത്തെ തവണയാണ് ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ പോകുന്നത്. ഇതൊക്കെയാണെങ്കിലും തൊഴിലാളികൾക്ക് ഫെയർവേജ് കിട്ടുന്നില്ല. ഏകദേശം ഇരുപത് ശതമാനത്തോളം ബസുടമകൾ മാത്രമേ ഇത് കൊടുക്കുന്നുള്ളൂ. അപ്പോൾ എത്ര കൂട്ടിയാലാണ് നഷ്ടരഹിതമായി ഷെഡ്യൂൾ ഓപ്പറേറ്റുചെയ്യാൻ കഴിയുന്നത്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് ശാസ്ത്രീയമായി പഠിക്കുന്നതിന് ഔദ്യോഗിക തലത്തിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായി ജനപ്രതിനിധികളടക്കമുള്ള വിഷയ നിർണ്ണയ സമിതിക്ക് ഒരു അവസരം കൊടുത്തുകൂടേ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : അതുസംബന്ധിച്ച് ഒരു അമന്റുമെന്റ് കൊണ്ടുവന്നത് രാജീവ്ഗാന്ധി പ്രധാനമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്താണ്. അതുസംബന്ധിച്ച് ചില ബുദ്ധിമുട്ടുകളുണ്ട്. ആ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ എങ്ങനെ തരണം ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ബസ് ചാർജ്ജ് ഇവിടെയാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞത് ശരിയല്ല. ഡീസൽ വില വർദ്ധനവിനെ തുടർന്ന് 1997 സെപ്തംബർ മാസത്തിൽ കർണ്ണാടക, തമിഴ്നാട് എന്നീ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. കർണ്ണാടകയിൽ സാധാരണ ബസിന് കി.മീറ്ററിന് 30 പൈസയും മിനിമം ചാർജ്ജ് 1.50 പൈസയുമാണ്. തമിഴ്നാട്ടിൽ മിനിമം ചാർജ്ജ് 2 രൂപയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം.കെ. മുനീർ : ഇപ്പോൾ ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനു വേണ്ടി ഏതെങ്കിലും കമ്മിഷനെ സർക്കാർ നിയോഗിച്ചിട്ടുണ്ടോ? ഉണ്ടെങ്കിൽ എപ്പോൾ? അവരുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കാനുള്ള നടപടികൾ എപ്പോൾ ആരംഭിച്ചു?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവിനെ സംബന്ധിച്ച് കമ്മിഷനെയൊന്നും നിയോഗിച്ചിട്ടില്ല. ഈ കാര്യം മന്ത്രിസഭയുടെ പരിഗണനയിലാണ്. മന്ത്രിസഭാ ഉപസമിതി അത് പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്.

ശ്രീ. എളമരം കരീം : കേരളത്തിലെ ബസ് ഓപ്പറേഷനിൽ അടുത്ത കാലത്തുണ്ടായിട്ടുള്ള ചെലവ് വർദ്ധിച്ചതിന്റെഫലമായി ഏകദേശം നാലായിരത്തോളം ബസുകൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയാതെ നിറുത്തിയിട്ടതായി ആ രംഗത്ത് പ്രവർത്തിക്കുന്ന ട്രേഡ് യൂണിയനുകളെന്നുള്ള നിലയിൽ എല്ലാ യൂണിയനുകളുടെയും സംയുക്ത സമിതിയിൽ ഒരു റിപ്പോർട്ട് വരികയുണ്ടായി. അത് പരിശോധിച്ചപ്പോൾ ശരിയാണെന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ചെലവ് വർദ്ധിക്കുന്നതിന്റെ തോതനുസരിച്ച് വരുമാനം നിശ്ചയിക്കുന്ന രീതിയിൽ ബസ് ചാർജ്ജ് നിർണ്ണയത്തിനുള്ള ഒരു സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുമോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : സർ, ചെലവ് വർദ്ധിക്കുന്നുണ്ടെന്നുള്ളത് ഒരു വസ്തുതയാണ്. അതോടൊപ്പം ഒരു പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനമായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അടുത്തകാലത്ത് ഒപ്പുവച്ച ശമ്പള പരിഷ്കരണ കരാർ, പുതുതായി കൊടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ച ഡി.എ.യൊക്കെയായി കൂടുതൽ ബാദ്ധ്യതകൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇതെല്ലാം കണക്കിലെടുത്താണ് ഗവൺമെന്റ് ഈ കാര്യത്തിലൊരു തീരുമാനമെടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. കെ.പി.എ. മജീദ് : കേരളത്തിൽ പല സന്ദർഭങ്ങളിൽ ഫെയർസ്റ്റേജ് നിർണ്ണയത്തിലെ അപാകതകൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അത് പരിഗണിക്കാറില്ല. ബസ് ചാർജ്ജ് പരിഗണിക്കുന്ന ഈ സന്ദർഭത്തിൽ നിലവിലുള്ള ഫെയർസ്റ്റേജിൽ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള അപാകതകൾകൂടി പരിഹരിക്കുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ബന്ധപ്പെട്ടവർക്ക് ആലോചിക്കാൻ വേണ്ട നിർദ്ദേശം കൊടുക്കുമോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവിനെ സംബന്ധിച്ച് തീരുമാനമെടുക്കുന്നതിനെത്തുടർന്ന് ഈ കാര്യം പരിഗണിക്കുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി. രാജു : ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള കമ്മിഷനുകളും നടപടികളുമൊക്കെ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതിന്റെ ഇടയ്ക്കാണ് പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനമായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ പ്രവർത്തനത്തിൽ കാതലായ പ്രശ്നങ്ങൾ വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷനിലെ പല ബസുകളും ഓടിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. പല സ്ഥലത്തും സ്റ്റാഫില്ല. ഷെഡ്യൂളുകൾ ക്യാൻസൽ ചെയ്യുന്നു. ഇതുകൊണ്ട് പ്രത്യേകിച്ച് നാഷണലൈസ്ഡ് സെക്ടറിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി ബസുകളെ ആശ്രയിച്ച് കഴിയുന്നവർക്ക് വളരെ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാകുകയും അവിടെയെല്ലാം പാരലൽ സർവീസുകൾ വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയുമാണ്. അതുകൊണ്ട് ഈ കാര്യത്തിൽ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളിൽ, ബസുകൾ കൃത്യമായി ഓടി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ക്കാനും സർവീസ് ക്യാൻസലേഷൻ ഇല്ലാതാക്കാനുമാവശ്യമായ എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ ഗൗരവമായി സ്വീകരിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളെന്നുള്ളത് തന്നെ പഴയ സങ്കൽപ്പത്തിൽനിന്നും മാറിവരികയാണ്. മുമ്പ് അത് ചില നിശ്ചിത റൂട്ടുകളായിരുന്നു. ഇവിടെ നേരത്തെ സൂചിപ്പിക്കപ്പെട്ട റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് നിയമം വന്നതിനുശേഷം സ്വകാര്യ ബസുടമകൾക്ക് അവരുടെ റൂട്ടുകൾ ഏത് സമയവും മാറ്റിക്കൊണ്ടു പോകുന്നതിനുള്ള സ്വാതന്ത്ര്യമുണ്ട്. അവിടത്തെ ലാഭം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് അങ്ങനെയുള്ള ചില സ്ഥലങ്ങൾകൂടെ ദേശസാൽകൃത റൂട്ടുകളായി മാറുകയും അവിടെയെല്ലാം ബസ് ഓപ്പറേറ്റു ചെയ്യാൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിർബന്ധമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയുമാണ്. ആ ആവശ്യത്തിന്റെ വ്യാപ്തിയനുസരിച്ച് ബസുകൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ലെന്നുള്ളത് ഒരു വസ്തുതയാണ്. ഈ കാര്യത്തിൽ പരമാവധി കൂടുതൽ ബസുകൾ ഓടിക്കാനും മുമ്പ് ഓടിക്കാൻ കഴിയാതിരുന്ന മേഖലകളിലേക്കുകൂടി വ്യാപിപ്പിക്കാനും കൂടി ശ്രമിച്ചുവരികയാണ്.

ശ്രീ. ടി.എം. ജേക്കബ് : ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ ഉപപിരിവിന് നൽകിയ മറുപടിയിൽ ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവിനെ സംബന്ധിച്ച് നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരികയാണ് എന്നുപറഞ്ഞു. ഈ കോടതി ഉത്തരവ് 8.6.99-ൽ ഉണ്ടായതിനുശേഷം എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് ഗവൺമെന്റ് ഇതുവരെ സ്വീകരിച്ചത്, അത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ലാഭനഷ്ടം മാത്രം കണക്കാക്കിയിട്ടാണോ, ഇതുവരെ സ്വീകരിച്ച നടപടികളെക്കുറിച്ച് ഒന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : 12.11.1998-ൽ ചേർന്ന മന്ത്രിസഭായോഗ തീരുമാനമനുസരിച്ച് ബസ്ചാർജ്ജ് ഒരു കിലോമീറ്ററിന് ഓർഡിനറി ബസുകൾക്ക് നിലവിലുള്ള 22 പൈസയിൽ നിന്നും 24.5 പൈസയായും, ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ്, സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റ്, ഫാസ്റ്റ് പാസഞ്ചർ, സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റ്, എക്സ്പ്രസ്, സൂപ്പർ എക്സ്പ്രസ്, ഡീലക്സ് തുടങ്ങിയ ബസ്സുകൾക്ക് നിലവിലുള്ള നിരക്കിന്റെ 10% എന്ന തോതിൽ വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നും തീരുമാനിച്ചു. മിനിമം ചാർജ്ജ് ഇപ്പോൾ വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതില്ലെന്നും വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് ഇന്നുള്ള അതേ തോതിൽ യാത്രാനിരക്ക് ഇളവ് നൽകുന്നതാണെന്നും മന്ത്രിസഭാ യോഗം തീരുമാനിച്ചു. മേൽ സൂചിപ്പിച്ച ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവ് തികച്ചും അപര്യാപ്തമാണെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ട് 18.11.1998-ൽ സ്വകാര്യ ബസ് ഉടമകൾ സമർപ്പിച്ച നിവേദനത്തിന്മേൽ 12.11.1998-ൽ മന്ത്രിസഭായോഗം അന്നത്തെ ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രിയെ സ്വകാര്യ ബസ് ഉടമകളുമായി ചർച്ച ചെയ്യാൻ ചുമതലപ്പെടുത്തി. അതനുസരിച്ച് 11.12.1998-ൽ അന്നത്തെ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സ്വകാര്യ ബസ് ഉടമകളുടെ പ്രതിനിധികളുമായിട്ട് ചർച്ച നടത്തിയെങ്കിലും വ്യക്തമായ തീരുമാനമൊന്നും കൈകൊണ്ടില്ല. എന്നാൽ നേരത്തെ കൈക്കൊണ്ട തീരുമാനം അനുസരിച്ച് വിജ്ഞാപനം പുറപ്പെടുവിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് ഹൈക്കോടതിയുടെ അനുവാദം ആവശ്യമാണെന്ന് നിയമോപദേശം ഉണ്ടായതിനാൽ പ്രസ്തുത കാര്യങ്ങൾ ഹൈക്കോടതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയുണ്ടായി. ബസ്ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവിനെ സംബന്ധിച്ച് ഗവൺമെന്റിന് നിയമാനുസൃണം തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളാവുന്നതാണെന്ന് 8.6.99-ലെ ഹൈക്കോടതി വിധിയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇതേ കാലയളവിൽ സ്വകാര്യ ബസ് ഉടമകൾ അനിശ്ചിതകാല സമരപരിപാടികളുമായിട്ട് മുന്നോട്ടു പോകുമെന്നും പലതവണ അറിയിപ്പ് നൽകു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കയും സമര നോട്ടീസ് നൽകുകയും ചെയ്തു. തുടർന്ന് ഗതാഗത വകുപ്പു മന്ത്രി 20.4.99-ൽ സ്വകാര്യ ബസ് ഉടമകളുടെ പ്രതിനിധികളുമായിട്ടും 13.5.99 -ന് പ്രൈവറ്റ് മോട്ടോർ തൊഴിലാളി സഹകരണസംഘം പ്രതിനിധികളുമായിട്ടും 15.5.99-ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. മാനേജ്മെന്റുമായിട്ടും ചർച്ച നടത്തി. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചില നിർദ്ദേശങ്ങൾ രൂപപ്പെട്ടു വന്നിട്ടുണ്ട്. അതാണ് മന്ത്രിസഭയുടെ പരിഗണനയിലുള്ളത്.

ശ്രീ. പി. വിശ്വൻ : സ്വയംതൊഴിൽ കണ്ടെത്തലിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തൊഴിലില്ലാത്തവർ കൂടിചേർന്ന് ഒന്നോ രണ്ടോ ബസുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാറുണ്ട്. അത്തരം ബസ് ഉടമകൾ നേരിടുന്ന ക്രൂരമായ പ്രശ്നങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷമതകൾ പരിഹരിക്കാൻ സർക്കാർ ശാസ്ത്രീയമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കുമോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : ബഹുമാനപ്പെട്ട അങ്ങ് പറഞ്ഞത് ഒരു പ്രശ്നമാണ്. ചില ആളുകൾ സ്വയംതൊഴിൽ കണ്ടെത്തലിന്റെ ഭാഗമായി ഈ രംഗത്ത് വന്ന് വളരെയധികം ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ അനുഭവിക്കുന്നുണ്ട്. ആ പ്രശ്നങ്ങൾ ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിച്ചു വരികയാണ്.

ശ്രീ. ചെർക്കളം അബ്ദുള്ള : ബസ് ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവിനെ സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായ മറുപടിയില്ല. ചോദ്യം ചോദിക്കുന്നത് വ്യക്തമായ മറുപടിക്കു വേണ്ടിയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞു നിർദ്ദേശം പരിഗണനയിലുണ്ട്. ഹൈക്കോടതിയുടെ നിർദ്ദേശമുണ്ട്. മന്ത്രിസഭ പരിശോധിച്ചു വരികയാണ്. വീണ്ടും പറഞ്ഞു മന്ത്രിസഭാ സബ്കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയിലാണുള്ളതെന്ന്. ഇതിൽ ഏതാണ് ശരിയായ മറുപടി. വ്യക്തമായി ഇതുസംബന്ധിച്ച പ്രൊപ്പോസൽ ഏതു നിലയിലാണ് ഇപ്പോൾ ഉള്ളതെന്നും എന്നത്തേയ്ക്ക് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമെന്നും വ്യക്തമാക്കുമോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : മന്ത്രിസഭാ പരിശോധിക്കുന്നതും മന്ത്രിസഭാ ഉപസമിതി പരിശോധിക്കുന്നതും ഒരു പ്രക്രിയയുടെ ഭാഗമായിട്ടാണ്. അതിൽ വേറെ സംശയമൊന്നുമില്ല എന്ന് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് പരിശോധന പൂർത്തിയാക്കിയശേഷമേ പറയാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. പി.സി. ജോർജ്ജ് : ചാർജ്ജ് വർദ്ധനപോലെതന്നെ ജനങ്ങളുടെ ഏറ്റവും വലിയ പ്രശ്നമാണ് ഫെയർ സ്റ്റേജ് പുനർനിർണ്ണയം ചെയ്യുകയെന്നുള്ളത്. ഇത് വളരെ അത്യന്താപേക്ഷിതമാണെന്നുള്ള കാഴ്ചപ്പാടാണ് എനിക്കുള്ളത്. കേരളത്തിൽ ഏതു മേഖലയിൽ ചെന്നാലും ജനങ്ങളുടെ ചർച്ചാ വിഷയമാണ് ഫെയർ സ്റ്റേജ്. അതുകൊണ്ട് എത്രയും വേഗം ആ കാര്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗവൺമെന്റ് ശ്രദ്ധിക്കുമോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : ബസ്ചാർജ്ജ് വർദ്ധനവിനെ തുടർന്ന് നടപടി സ്വീകരിക്കുമെന്ന് ഞാൻ പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു.

ശ്രീ. പാലോട് രവി : കോടതി നിർദ്ദേശത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വളരെ സജീവമായി സ്വകാര്യ ബസ്സുകൾക്ക് ഫെയർ കൂട്ടിക്കൊടുക്കാൻ തീരുമാനിക്കാൻ പോകുകയാണ്. തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലെ അനുഭവം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുകയാണ്. അവർക്ക് തോന്നിയ സമയത്ത് വരുന്നു, തോന്നിയ സമയത്ത് പോകുന്നു. രാവിലെ 6 മണിക്ക് വരേണ്ടത് 6 മണിക്കു വരുന്നില്ല. വൈകുന്നേരം 6 മണിക്കുതന്നെ ഈ വണ്ടികൾ എടുത്തുകൊണ്ടു പോകുന്നു. മരണപ്പാച്ചിലാണ് ഈ സ്വകാര്യ ബസുകൾ ഇവിടെ നടത്തിക്കൊ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇത് നിയന്ത്രിക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റിന് എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ കഴിയുമോ?

ഡോ. എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ : ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞ ചില പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. അത് ഗൗരവമായി ഗവൺമെന്റ് കണക്കിലെടുക്കുകയും ഇതുസംബന്ധിച്ച നടപടി സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്യും.

മി. സ്പീക്കർ, ചോദ്യം 63

3 (*63) **നെൽകൃഷി വികസന ബോർഡ്**

ശ്രീ. എം. നാരായണൻ (കുഴൽമന്ദം) :
ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ് :
ശ്രീ. ടി.കെ. ബാലൻ :
ശ്രീമതി എൻ.കെ. രാധ :
ശ്രീ. ലോനപ്പൻ നമ്പാടൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് നെൽക്കൃഷി വികസന ബോർഡിന് രൂപം നൽകാൻ സർക്കാർ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ;

(ബി) എങ്കിൽ ഇതിനായി എന്തൊക്കെ നടപടികൾ ഇതിനകം സ്വീകരിച്ചെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(സി) ബോർഡ് രൂപീകരിക്കുന്നതിന്റെ ഉദ്ദേശലക്ഷ്യങ്ങൾ എന്തൊക്കെ എന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ഡി) നെൽക്കൃഷി വികസനത്തിനായി എന്തൊക്കെ പുതിയ പദ്ധതികളാണ് ബോർഡ് ആവിഷ്കരിക്കാനുദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ഇ) നെൽക്കൃഷി വികസന ബോർഡിന്റെ പ്രവർത്തനം കാര്യക്ഷമവും കുറ്റമറ്റതുമാക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കൃഷ്ണൻ കണിയാംപറമ്പിൽ) :

(എ)&(ബി) സംസ്ഥാനത്ത് ഒരു നെൽക്കൃഷി വികസന ബോർഡ് രൂപീകരിക്കുന്നതിന് നടപടികൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(സി) മേഖലാടിസ്ഥാനത്തിൽ രൂപീകൃതമായ 10 വികസന ഏജൻസികളുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഗുണകരമായി ഏകോപിപ്പിക്കുക, അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുക, നെൽക്കൃഷി വികസനത്തിന് ജലസേചന വൈദ്യുതി-ഫിഷറീസ് വകുപ്പുകളുടെ സഹകരണം ഉറപ്പുവരുത്തുക, നെല്ലു സംഭരണ സംസ്കരണ വിപണന പദ്ധതി കൂടുതൽ ക്രിയാത്മകമാക്കുക മേൽത്തരം വിത്തുകൾ യഥാസമയം ലഭ്യമാക്കുക എന്നിവയാണ് മുഖ്യമായ ലക്ഷ്യങ്ങൾ.

(ഡി) സെപ്തംബർ മാസം മുതൽ പാലക്കാട്, തൃശ്ശൂർ, ആലപ്പുഴ ജില്ലകളിൽ നെൽക്കൃഷി രംഗത്ത് ഗ്രൂപ്പ് ഫാമിംഗ് സംവിധാനം ആരംഭിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ഇ) സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly